



Le fondateur de Lotus, Colin Chapman, a formé une équipe de volontaires pour l'aider à créer un modèle révolutionnaire pour 1956. Alors que les Lotus Marks 8, 9 et 10 de production étaient basées sur la Lotus Mark 6, la Eleven a été conçue à partir de zéro. Son plus proche ancêtre était la voiture de course d'usine Mk 9 du Mans, immatriculée XPE 6, un banc d'essai pour ce qui allait suivre. La Eleven utilisait un châssis en tubes d'acier avec des panneaux en aluminium. L'élégant châssis pesait moins de 30 kg. Il est propulsé par le nouveau moteur Coventry-Climax à quatre cylindres en aluminium, une conception à arbre à cames en tête avec un rapport poids/puissance impressionnant. Des freins à disque Girling étaient utilisés, et des pièces adaptées de toutes sortes de voitures anglaises de l'époque composaient le reste de la machine. Le véhicule était recouvert d'une étonnante carrosserie aérodynamique conçue par Frank Costin : fabriquée à la main en aluminium et articulée aux deux extrémités pour un accès facilité.

Les Lotus étaient considérées comme des voitures de course "scientifiquement conçues", chaque composant étant étudié pour obtenir une efficacité maximale pour un poids minimal. La philosophie de Chapman visait à ce que chaque pièce remplisse au moins deux fonctions, sans que la masse ne soit supérieure à ce qui est absolument nécessaire pour assurer le travail. Les pilotes de course contemporains considéraient la Lotus comme LA voiture pour gagner des courses, même au risque de ne pas finir du tout.

À partir de janvier 1956, lorsque les premières Elevens ont été assemblées à la hâte pour leur présentation à la presse dans AutoSport ou pour être expédiées aux États-Unis pour leurs

débuts en course, les voitures ont été construites aussi rapidement que le petit atelier Lotus pouvait le faire. Les châssis étaient fabriqués par Progress Chassis Co. et les carrosseries et panneaux par Williams & Pritchard, tous deux pratiquement voisins. Les voitures étaient soit assemblées en interne, soit vendues en kit. Les Eleven pouvaient être commandées dans la version Le Mans complète, qui utilisait une suspension arrière de Dion, ou dans la version Club, moins coûteuse, qui utilisait un essieu arrière Austin et des freins à tambour. Enfin, une version Sports était disponible, qui était essentiellement une Club avec un moteur Ford 10. Au départ, toutes les Eleven utilisaient une suspension avant à essieu oscillant modifiée à partir de pièces du modèle anglais Ford 93E. Au printemps 1957, après qu'environ 150 voitures aient été produites, une nouvelle version de l'Eleven a été présentée comme la Série-2. La principale différence, qui n'existait généralement que sur la version Le Mans, était la suspension avant à double bras en A de type Lotus 12 qui donnait à la voiture une tenue de route plus souple et plus régulière. La S-2 avait des améliorations au niveau du châssis, un groupe motopropulseur plus solide et pouvait accepter des moteurs plus gros. À l'été 1958, un total d'environ 270 Eleven avaient été construites lorsque la production s'est tournée vers des modèles plus récents, y compris les voitures de Formule 1. La Eleven était la première Lotus construite en si grand nombre, et elle a fermement établi la société comme un constructeur sérieux de voitures de compétition. Elle occupait une telle place dans le cœur de Chapman que les futures Lotus ont reçu des noms qui la rappelaient, comme Elite et Elan.



COLIN CHAPMAN a l'habitude de développer un prototype pendant la saison de course pour la production de l'année suivante. La Mark XI de 1956 suit cette politique et possède un nouveau châssis qui diffère sensiblement des voitures de série de l'année précédente. Il est disponible, sous la forme d'un kit de pièces faciles à assembler. Bien que le cadre du châssis soit multitubulaire, dans le détail, il est différent, avec les tubes principaux inférieurs carrés d'un pouce au lieu d'être ronds. Les autres sont des tubes ronds de 1,5 cm dont l'épaisseur varie entre 18 et 20. Les tubes sont moins nombreux, ce qui réduit le poids, mais la rigidité a été conservée grâce à un tunnel de plancher en tôle d'alliage léger de calibre 20. Le système de demi-essieu oscillant a été conservé à l'avant, mais les points de pivotement ont été abaissés, ce qui devrait améliorer encore les capacités exceptionnelles de la Lotus dans les virages. Les roulements du pivot se trouvent dans une section en acier rigide. Ce montage facilite l'assemblage de l'ensemble du système de suspension avant et les poutres de l'essieu Ford ont été "réglées" pour permettre l'abaissement du centre de roulis. Une nouvelle unité de suspension de type Girling avec des amortisseurs intégrés a été utilisée. La direction à crémaillère Morris Minor avec colonne en trois parties a été choisie et les roues fils sont des Dunlop de 15 pouces à écrou central.



Bien qu'un système d'essieu arrière De Dion ait été conservé, il est entièrement nouveau. Les joints universels se trouvent aux extrémités du tube, qui a un diamètre de 3 pouces, soit un quart de pouce de plus que la voiture précédente. Le tube de Dion est composé par trois bras

tubulaires, dont deux sont parallèles à l'avant et à l'arrière, mais le troisième forme un demi-cercle à l'arrière du châssis.

Les rapports de pont disponibles sont de 4,89, 4,55, 4,22, 3,89 et 3,66 pour 1. Les freins inboard à l'arrière et extérieurs à l'avant sont tous de type Girling avec des disques de 9 pouces de diamètre et un mécanisme d'étrier du dernier type.

D'un point de vue extérieur, la carrosserie est à nouveau très aérodynamique, mais beaucoup plus basse que la S1. L'objectif aérodynamique des ailerons de la Lotus précédente a été remplacé par un aileron central derrière la tête du pilote qui est amovible pour les interventions mécaniques. La carrosserie est quatre pouces plus large et plus arrondie sur les côtés, ce qui rend le cockpit spacieux et facilement accessible avec des portes en alliage léger de chaque côté.



Bien qu'elle ne soit généralement propulsée que par un moteur Climax de 1 100 cm³, la Eleven, dans des mains expertes, pouvait battre la plupart des autres voitures de course. L'effet combiné d'une bonne puissance, d'un faible poids, d'un aérodynamisme inégalé, de freins puissants et d'une tenue de route exemplaire était tel que la Eleven n'avait pas de rival dans la catégorie des 1 100 cm³ et était presque aussi dominante dans la catégorie des 1 500 cm³. Elle était compétitive dans la catégorie jusqu'à 2 litres, et sur le bon tracé, elle pouvait battre n'importe quelle voiture de sport, quelle que soit la taille du moteur.

Après des débuts avortés en compétition à Sebring en mars, les Elevens ont participé à des courses en Angleterre. Colin Chapman et d'autres ont conduit les voitures à une succession

de victoires et de records de piste. On a parlé pendant des années d'un duel épique à Goodwood entre les Elevens pilotées par Chapman et Mike Hawthorn.

Dans le monde entier, les voitures ont commencé à remplir les grilles de la classe des voitures de sport de 1 100 cm³ (ou classe G), le prédécesseur de la Formule Junior, et un niveau d'entrée pour la compétition internationale.

Aux 24 heures du Mans, une équipe de trois voitures est engagée : la voiture de Reg Bicknell / Peter Jopp terminant septième au classement général et première de sa catégorie.

Cet automne-là, une Eleven spécialement carénée, pilotée par Stirling Moss et "Mac" Fraser, court à Monza et établit une série de records du monde de vitesse sur circuit fermé. La voiture de 1 100 cm³ a parcouru 100 km à 135 mph, avec un tour rapide de 143 mph.

Au cours de la saison 1956, les Elevens ont remporté au moins 148 victoires en course.

En 1957, avec plus d'une centaine d'Eleven en action dans le monde entier, la domination se poursuit. Les faits marquants ont commencé par une victoire de classe à Sebring par Chapman et Joe Sheppard.



Le point culminant de 1958 a été la victoire écrasante des Elevens dans leur catégorie à Sebring. Là, la voiture de Weiss/Tallaksen a terminé à une incroyable quatrième place au classement général avec seulement 1 100 cm³. Petit à petit, cependant, l'évolution rapide de la course a rattrapé la Eleven, et alors qu'elle était encore compétitive, Lotus a préparé un successeur. En 1959, la Lotus 17 est apparue, plus basse et plus légère, mais même elle ne parvenait pas à égaler la maniabilité et la vitesse globale de la Eleven. La véritable

remplaçante est finalement apparue en 1962 avec la brillante Lotus 23 faisant partie de la révolution du moteur arrière qui a mis fin à l'ère que la Eleven avait dominée.

Dans le monde entier, des centaines de Lotus Eleven ont trouvé une nouvelle vie dans les courses de clubs amateurs et comme voitures « école ». Dans les années 1960, de nombreux pilotes ont goûté pour la première fois à la course au volant de l'un de ces vieux pur-sang.

Construite à 270 exemplaires entre 1956 et 1958, la Lotus Eleven était une synthèse de toute l'expérience et du savoir-faire de Colin Chapman au moment de sa sortie. Destinée aux courses d'endurance et de sprint pour petites voitures, cette nouvelle Lotus, qui introduit les noms en E, attire rapidement une clientèle de sportifs exigeants et de gentlemen drivers.



La Lotus Eleven châssis #511 que nous présentons est une Série 2 livrée neuve en 1958, importée en France en avril de la même année par le célèbre Jacques Savoye. Il semble, selon les informations recueillies dans les années 1990 auprès de Gérard "Jabby" Crombrac et Jacques Potherat, qu'elle n'ait été immatriculée qu'en janvier 1959 au nom de l'écurie de Jean Lucas, Los Amigos, par l'intermédiaire de l'un de ses illustres membres, le gentleman driver Jean-Claude Vidilles. Ce dernier fut en effet un pilote émérite sur D.B et Lotus, signant notamment de bons résultats au Mans (11ème en 1956). Les résultats de la #511 la saison précédente en 1958 étant assez flatteurs, 5ème au Gd prix de vitesse de Montherley en avril 1958 ; 7ème au VIème Grand prix de Rouen en juin ; 11ème au 5ème 12H de Reims et enfin 6ème en juillet 1958 aux 3H internationales d'Auvergne sur le célèbre circuit de Charade

(première course officielle sur ce tracé) course remportée par Innes Ireland sur une Lotus 11. il avait été décidé de participer au 8 ème Tour de France Automobile. Nous retrouvons notre Onze le 18 septembre 1959 à Nice, flanquée du numéro 122, immatriculée au nom de Michel Dagnone et René Pichard. Dagnone, qui semble débiter sa "carrière" aux 24 Heures du Mans 1958 sur une Maserati 200 SI, courra jusqu'à la fin des années 1960, principalement en Formule Junior, écumant les circuits les plus prestigieux, de Montlhéry à Monaco... Le Tour Auto 1959 restera dans les mémoires comme l'un des plus durs ! Sur 106 participants au départ, seuls 29 franchissent la ligne d'arrivée, après 5 549 km, dont plus de 1 200 km de course. Lors de la seule première étape, qui menait la caravane de Nice à Spa en Belgique, 77 équipages ont abandonné. Il semble que ce soit le cas de la Lotus Eleven portant le numéro 122. On sait très peu de choses sur le châssis n°511, jusqu'à ce qu'il soit ressorti au début des années 1990, dans un triste état, par Jean-Pierre Delhaye. Il fait restaurer la voiture à grands frais par les meilleurs spécialistes anglais, tandis que la carrosserie est reconstruite par Shapecraft. C'est à cette époque que la voiture, retrouvée sans moteur, reçoit son actuel Coventry-Climax FWE. Celui-ci a été reconstruit en configuration FWB, avec un vilebrequin à longue course lui permettant de passer de 1 216 cm³ à 1 460 cm³. C'est l'épouse de Jean-Pierre Delhaye qui l'utilisera en course, notamment en Trophé Lotus au début des années 2000. Son précédent propriétaire a récemment refait tous les freins et le pont, changé les amortisseurs, et procédé à une peinture complète dans une superbe couleur bleu nuit.



Elle a participé à quelques courses, notamment au Mans en 2021 dans une manche du trophée Sixties Endurance by Peter Auto. La voiture fonctionne très bien, et après une révision et le changement des carburateurs (modèles conformes fournis) pour obtenir le précieux Passeport Technique Historique, son futur propriétaire pourra participer aux plus belles épreuves historiques, et pourquoi pas tenter de décrocher une victoire dans le compétitif et nouveau plateau 50's de Peter Auto.

Elle est éligible aux plus grands événements automobiles : Goodwood, Le Mans Classic, le Tour Auto, les 50's et 60's by Peter Auto, le GTSCC de Flavien et Vanessa Marçais... pour n'en citer que quelques-uns !



Lotus founder Colin Chapman formed a team of hard-working volunteers to help him create a break-through model for 1956. While production Lotus Marks 8, 9 and 10 were based on the Lotus Mark 6, the Eleven was drawn from scratch. Its closest ancestor was the works Mk 9 Le Mans racer, registered XPE 6, a test-bed for what was to come. The Eleven used a steel tubular space-frame with stressed aluminum panels. The elegant chassis weighed under 70 pounds. It was powered by the new Coventry-Climax aluminum four-cylinder engine, an overhead cam design with an impressive power-to-weight-ratio. Girling disc brakes were used, and parts adapted from all sorts of period English cars made up the rest of the machine. Covering the vehicle was a stunning aerodynamic body designed by Frank Costin: hand-made of aluminum and hinged at both ends for complete access. The Eleven was as advanced as anything on wheels.

Lotus were considered 'scientifically designed' racing cars, with each component engineered for maximum efficiency from minimum weight.



The Chapman philosophy strived for each part to serve two or more functions, with no more mass than absolutely necessary to do the job. Contemporary race drivers saw the Lotus as THE car for winning races, even at the risk of not finishing at all.

From January 1956 when the first Elevens were hurriedly assembled for the press introduction in AutoSport or to be shipped to the USA for their race debut, cars were built as rapidly as the tiny Lotus shop could manage. The frames were made by Progress Chassis Co., with the bodies and panels from Williams & Pritchard, both practically next-door. Cars were either assembled in-house or sold as kits Elevens could be ordered in the full-spec Le Mans version which used a de Dion rear suspension arrangement, or the less costly Club version which substituted an Austin live rear axle and drum brakes all around. Lastly, a Sports version was available which was essentially a Club with a Ford 10 engine. Initially all Elevens used swing-axle front suspension modified from parts from the English Ford model 93E In the Spring of 1957, after about 150 cars had been produced, a new version of the Eleven was introduced as the Series-2. The main difference, and usually only on the Le Mans version, was the Lotus 12-type double A-arm front suspension that gave the car more forgiving and consistent handling. The S-2 had improvements to the chassis, a stronger drivetrain and could accept larger engines. By the Summer of 1958 a total of about 270 Elevens had been completed when production focus shifted to newer models, including Formula 1 cars. The Eleven was the first Lotus built in such

numbers, and it firmly established the company as a serious maker of competition cars. It held such a place in Chapman's heart that future Lotus were given names that recalled it, like Elite and Elan.



COLIN CHAPMAN makes a habit of developing a prototype during the racing season for production the following year. The Mark XI for 1956 follows this policy and has a new chassis frame which differs appreciably from last year's production cars. It is available, Lotus style, in the form of a kit of easily assembled parts. Although the chassis frame is multi-tubular in detail it is different, with the lower main tubes one inch square instead of round. The rest are 1 and 3/4 inch round tubes varying in thickness between 18 and 20 gauge.

The number of tubes are fewer, which has reduced the weight, but the stiffness has been retained by means of a stressed floor tunnel of 20 gauge light-alloy sheet.

The swinging half-axle system has been retained at the front but the pivot points have been lowered which should enhance even more the outstanding cornering capabilities of the Lotus. The pivot bearings are within a rigid steel channel section. This mounting makes for easy assembly of the whole front suspension system and the Ford axle beams have been "set" to allow for the lower roll center. A new Girling-type suspension unit with built-in bump rubbers has been used. Morris Minor rack and pinion steering with three- piece column and two universal joints has been chosen and the wire wheels are 15 inch center-lock Dunlop's.

Although a De Dion rear axle system has been retained, it is entirely new. Universal joints are within the ends of the tube, which is 3 inches in diameter, a quarter of an inch larger than last

year's car. The De Dion tube is located by three tubular radius arms, two of which are parallel fore and aft but the third forms a semicircle at the rear of the chassis. Colin Chapman has had second thoughts about this as will be seen in the captions to the photographs.

The axle ratios which will be made available are 4.89, 4.55, 4.22, 3.89 and 3.66 to 1. Inboard rear and outboard front brakes are all Girling disc-type with 9-inch diameter discs and the latest type caliper mechanism.

In outward appearance the body is again aerodynamic but much lower than hitherto and with vestigial fins. The aerodynamic purpose of the fins on the earlier Lotus has been taken over by a head faring-type fin which is removable for ordinary road work. The body is four inches wider than last year and is well rounded at the sides making the cockpit roomy and easily accessible with neat drop-down light-alloy doors on each side. Complete car weighs 7 5/8 cwt dry.



Although generally powered by only an 1,100cc Climax engine, in capable hands the Eleven could run rings around most other racing cars. Such was the combined effect of good horsepower, low weight, unmatched aerodynamics, powerful brakes and exemplary roadholding, that the Eleven had no rival in the 1,100cc class, and was nearly as dominant in the 1,500cc class. It was competitive in the up-to-2-liter class, and on the right course could best any sports car, regardless of engine size.

After an abortive competition debut at Sebring in March, Elevens raced in England. Colin Chapman and others drove the cars to a succession of victories and track records. An epic

race duel at Goodwood between Elevens driven by Chapman and Mike Hawthorn was talked about for years.

Around the world, the cars began to fill the grids of the 1,100cc sports car class (or class G), the predecessor of Formula Junior and an entry-level for international competition.

At the 24 hours of Le Mans, a team of three cars ran well with the Reg Bicknell / Peter Jopp entry finishing seventh overall and first in class.

That autumn, a specially streamlined Eleven driven by Stirling Moss and "Mac" Fraser ran at Monza, setting a series of closed track world speed records. The 1,100cc car covered 100km at 135mph with a fastest lap of 143 mph.

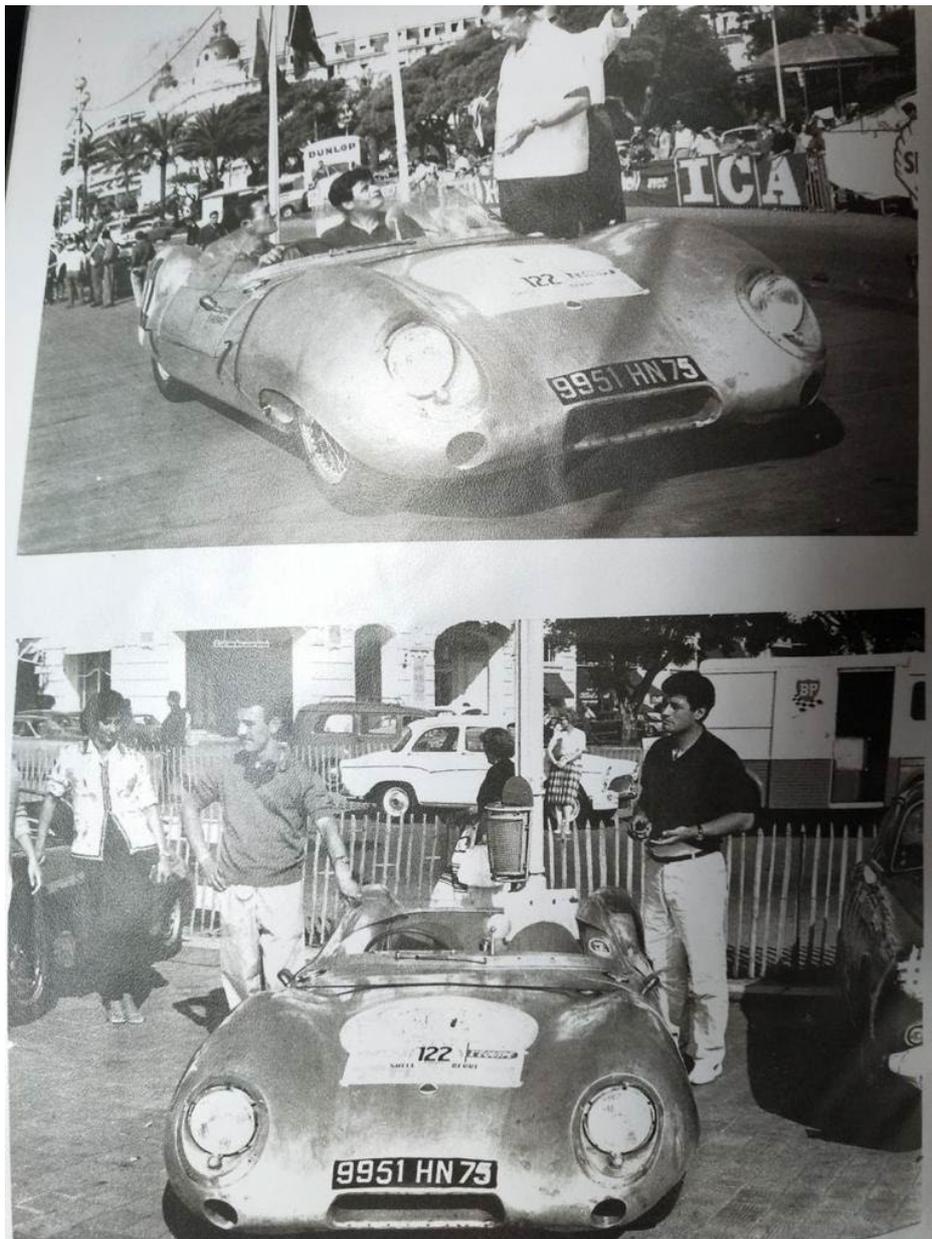
During the 1956 season, Elevens scored at least 148 race wins.

In 1957, with over a hundred Elevens in action worldwide, the domination continued. The highlights began with a class-win at Sebring by Chapman and Joe Sheppard.

The highlight of 1958 had to be the sweep the Elevens made in their class at Sebring. There the Weiss/ Tallaksen car finished an incredible fourth overall -- and still from only 1,100cc. Gradually however the rapid evolution of racing caught up with the Eleven, and while it was still competitive, Lotus prepared a successor. In 1959 the Lotus 17 appeared, lower and lighter, but even it failed to match the handling and overall speed of the Eleven. The true replacement finally came in 1962 with the brilliant Lotus 23 -- part of the rear-engine revolution that ended the age the Eleven had dominated.



Around the world hundreds of Lotus Elevens found more life in amateur club racing, and as school cars. Many drivers in the 1960's enjoyed their first taste of racing speeds behind the wheel of one of these old thoroughbreds -- the car that first put LOTUS in the headlines. Built at 270 exemptions between 1956 and 1958, the Lotus Eleven was a synthesis of all Colin Chapman's experience and know-how at the time of its release. Intended for endurance and sprint races for small cars, this new Lotus, which introduced the E-names, quickly attracted a clientele of demanding sportsmen and gentlemen drivers.



The Lotus Eleven chassis #511 that we present is a Series 2 delivered new in 1958, imported in France in April of that year by the famous Jacques Savoye. It seems, according to information

gathered in the 1990s from Gérard "Jabby" Crombrac and Jacques Potherat, that it was only registered in January 1959 in the name of Jean Lucas' stable, Los Amigos, via one of its illustrious members, the gentleman driver Jean-Claude Vidilles. The latter was indeed a distinguished driver on D.B and Lotus, signing good results at Le Mans in particular (11th in 1956). The results of #511 the previous season in 1958 being quite flattering, 5th at the Gd prix de vitesse de Montheleury in April 1958; 7th at the Vith Grand prix de Rouen in June; 11th at the 5th 12H de Reims and finally 6th in July 1958 at the 3H internationales d'Auvergne on the famous circuit of Charade (first official race on this track) race won by Innes Ireland on a Lotus 11

it had been decided to participate in the 8 th Tour de France Automobile. We find our Eleven on September 18, 1959 in Nice, flanked by the number 122, registered to Michel Dagorne and René Pichard. Dagorne, who seems to start his "career" at the 24 Hours of Le Mans 1958 on a Maserati 200 SI, will race until the end of the 1960s, mainly in Formula Junior, skimming the most prestigious circuits, from Monthléry to Monaco ... The Tour Auto 1959 will be remembered as one of the hardest! Out of 106 participants at the start, only 29 crossed the finish line, after 5 549 km, including more than 1 200 km of racing. On the first stage alone, which took the caravan from Nice to Spa in Belgium, 77 crews abandoned. This seems to be the case of the Lotus Eleven with the number 122. Very little is known about chassis #511, until it is brought out in the early 1990's, in a sad state, by Jean-Pierre Delhaye.



He had the car restored at great expense by the best English specialists, while the body was rebuilt by Shapecraft. It is at this time that the car, found without engine, receives its current Coventry-Climax FWE. This one was rebuilt in FWB configuration, with a long stroke crankshaft allowing it to go from 1 216 cm³ to 1 460 cm³. It is Jean-Pierre Delhaye's wife who will use it in races, especially in Lotus Trophy in the early 2000s. Its previous owner has very recently redone all the brakes and the axle, changed the shock absorbers, and proceeded to a complete painting in a superb night blue color. It has participated in a few races, including Le Mans in 2021 in a round of the Sixties Endurance by Peter Auto trophy. The car works very well, and after a revision and the change of the carburetors (conform models supplied) to obtain the precious Historic Technical Passport, its future owner will be able to take part in the most beautiful historic events, especially the new 50's grid by Peter Auto.

It is eligible for the most important automotive events: Goodwood, Le Mans Classic, the Tour Auto, the 50's and 60's by Peter Auto, the GTSCC of Flavien and Vanessa Marçais... to name a few!

